DZIENNIK URZĘDOWY

MINISTERSTWA KOMUNIKACJI.

21 marca **Nr. 5.** Rok 1931.

T R E Ś Ć:

SPRAWY OGÓLNO - ADMINISTRACYJNE I PRAWNE.

44.

UCHWAŁA RADY MINISTRÓW

z dnia 20 lutego 1931 r. o utworzeniu w przedsiębiorstwie „Polskie Koleje Państwowe" Centralnego Biura Obrachunków Wagonowych.

Na podstawie art. 17 ust. 2 rozporządzenia Prezydenta Rzeczypospolitej Polskiej z dnia 24 września 1926 r. o utworzeniu przedsiębiorstwa „Polskie Koleje Państwowe" (Dz. U. R. P. Nr. 97, poz. 568), zmienionego i uzupełnionego rozporządzeniem Prezydenta Rzeczypospolitej Polskiej z dnia 29 listopada 1930 r. (Dz. U. R. P. Nr. 82, poz. 641, jednolity tekst w Dz. U. R. P. Nr. 89, z 1930 r. poz. 705), tworzy się z dniem 1 kwietnia 1931 r. Centralne Biuro Obrachunków Wagonowych, jako samoistny urząd przedsiębiorstwa „Polskie Koleje Państwowe", podlegający bezpośrednio Ministrowi Komunikacji.

45.

Rozporządzenie Ministra Komunikacji z dnia 4 marca 1931 r. Nr. I/2/1855/31 o organizacji i zakresie działania Centralnego Biura Obrachunków Wagonowych.

Na podstawie uchwały Rady Ministrów z dnia 20 lutego 1931 r. o utworzeniu w przedsiębiorstwie „Polskie Koleje Państwowe" Centralnego Biura Obrachunków Wagonowych, zarządzam co następuje:

§ 1.

Centralne Biuro Obrachunków Wagonowych, zwane w dalszym ciągu niniejszego rozporządzenia „Biurem", jest samoistnym urzędem przedsiębiorstwa „Polskie Koleje Państwowe", z siedzibą w Warszawie, podległym bezpośrednio Ministrowi Komunikacji.

§ 2.

(1) Biuro jest organem wykonawczym Ministerstwa Komunikacji w sprawach związanych z rozrachunkami, wynikającemi z wzajemnego używania wagonów towarowych i osobowych w komunikacji międzypaństwowej, oraz z używania wagonów, wynajętych od towarzystw najmu wagonów.

(2) W szczególności Biuro załatwia następujące sprawy:

1) sporządza obrachunki czynszu za używanie na linjach P. K. P. wagonów należących do obcych zarządów kolejowych i towarzystw najmu wagonów,
2) sprawdza obrachunki czynszu za używanie wagonów P. K. P. przez obce zarządy kolejowe,
3) załatwia bezpośrednio z analogicznemi Biurami obcych zarządów kolejowych wszelkie sprawy wynikające z bieżących czynności obrachunkowych,
4) prowadzi i przedstawia Ministerstwu Komunikacji bieżącą statystykę obrachunków wagonowych,
5) wydaje Dyrekcjom Okręgowym Kolei Państwowych zarządzenia i wyjaśnienia, w granicach zakresu działania Biura.

§ 3.

Z Ministerstwem Komunikacji i z Główną Inspekcją Komunikacji Biuro porozumiewa się zapomocą przedstawień i sprawozdań pisemnych lub ustnych.

§ 4.

W zakresie swej działalności Biuro porozumiewa się bezpośrednio z Dyrekcjami Okręgowemi Kolei Państwowych, z innemi urzędami P. K. P., podległemi bezpośrednio Ministerstwu Komunikacji, z zarządami kolei prywatnych, z urzędami i instytucjami państwowemi i samorządowemi, z wyjątkiem władz centralnych, oraz z firmami i osobami prywatnemi.

§ 5.

Pracownicy Biura są pracownikami przedsiębiorstwa P. K. P.

§ 6.

(1) Na czele Biura stoi Naczelnik, mianowany przez Ministra Komunikacji.

(2) Naczelnik Biura ponosi przed Ministerstwem Komunikacji odpowiedzialność za sprawny, celowy i oszczędny zarząd Biura, w ramach przyznanych kredytów, oraz za zgodność z obowiązującemi przepisami, wydanych przez Biuro zarządzeń i oświadczeń.

(3) Naczelnik Biura decyduje w zasadzie we wszystkich sprawach, wchodzących w zakres działania Biura, na podstawie niniejszego rozporządzenia i innych przepisów, może jednak część mniej ważnych spraw przekazać na stałe lub czasowo do załatwiania Kierownikom Działów (§ 12), pod ich osobistą odpowiedzialnością.

(4) W stosunku do pracowników Biura przysługują Naczelnikowi uprawnienia analogiczne jak Dyrektorowi Kolei Państwowych względnie Naczelnikom Wydziałów w Dyrekcjach Okręgowych Kolei Państwowych w stosunku do pracowników Wydziałów dyrekcyjnych.

(5) Naczelnik Biura powinien utrzymywać stałą styczność służbową z Dyrekcjami Okręgowemi Kolei Państwowych, oraz bezpośrednio ze stacjami granicznemi w kraju, bądź przez osobiste wyjazdy, bądź przez delegowanie pracowników Biura.

(6) W zjazdach międzydyrekcyjnych oraz w konferencjach międzynarodowych Naczelnik Biura bierze udział za zgodą Ministerstwa Komunikacji.

§ 7.

Gdy Naczelnik Biura nie może pełnić swych funkcyj zastępuje go Kierownik Działu (§ 12), wyznaczony w tym celu na stałe przez Ministerstwo Komunikacji.

§ 8.

Do składu Biura należą następujące Działy:
1) Dział Ogólny (1),
2) Dział Dochodów (2),
3) Dział Rozchodów (3).

§ 9.

Dział Ogólny (1) obejmuje następujące sprawy:
1) sprawy dotyczące pracowników Biura (osobowe);
2) prowadzenie rejestracji i statystyki pracowników Biura;
3) zakupno, rozdział i rejestrację inwentarza biurowego i przyborów kancelaryjnych;
4) zamawianie i rozdział potrzebnych druków;
5) sporządzanie preliminarzy i sprawozdań budżetowych; rejestrację wydatków budżetowych; sporządzanie zleceń na wypłaty;
6) księgowość i rachunkowość Biura;
7) zarząd bibljoteki urzędowej Biura;
8) sprawy przekładów na język polski i z polskiego na obce;
9) sprawy kancelaryjne Biura;
10) kierownictwo prac dokonywanych zapomocą urządzeń maszynowych;
11) sprawy ogólno-administracyjne, niewymienione w punktach 1 — 10;
12) prowadzenie kartoteki wagonów uszkodzonych, zarówno obcych na linjach P. K. P., jak i wagonów P. K. P. na linjach obcych zarządów kolei;
13) sprawy rozrachunków z tytułu dezynfekcji wynajmowanych wagonów;
14) rozrachmunki za uszkodzenia wynajmowanych wagonów i za brak części wagonowych;

15) prowadzenie bieżącej statystyki obrachunków wagonowych;
16) kontrolę obrotu przyborów ładunkowych.

§ 10.

Dział Dochodów (2) obejmuje następujące sprawy:

1) prowadzenie kontroli rachunków obcych zarządów kolei za wynajem wagonów;
2) zestawianie uwag rewizyjnych w związku z używaniem wagonów P. K. P. na linjach obcych zarządów kolejowych;
3) wyjaśnienie usterek w wykazach obrachunku obcych zarządów kolejowych za wagony P. K. P.;
turze przebiegów wagonów osobowych w komunikacji międzynarodowej i sąsiedzkiej.

§ 11.

Dział Rozchodów (3) obejmuje następujące sprawy:

1) kontrolę nadprzebiegów próżnych wagonów;
2) prowadzenie wszelkich obrachunków z zarządem kolei Z. S. R. R.;
3) zestawianie rachunków długów P. K. P. za używanie wagonów kolei obcych oraz wagonów wynajętych od prywatnych towarzystw najmu wagonów.

§ 12.

(1) Na czele Działów stoją Kierownicy mianowani przez Ministra Komunikacji.

(2) Kierownicy Działów sprawują pod nadzorem Naczelnika Biura bezpośredni zarząd powierzonych im Działów, ponoszą przed Naczelnikiem Biura odpowiedzialność za należyty i szybki bieg spraw w Działach, za zgodność wszelkich załatwień i innych czynności służbowych z obowiązującemi przepisami, zarządzeniami Ministerstwa Komunikacji i wskazówkami Naczelnika Biura, za odpowiednie zatrudnianie i należyte użycie podległego personelu, za obznajomienie go z obowiązującemi przepisami, za właściwy podział pracy w Działach, za dotrzymywanie przez podległy personel wyznaczonych terminów załatwień, oraz za przestrzeganie zasad oszczędności i postanowień Instrukcji Biurowej.

(3) Kierownicy Działów badają projekty załatwień pisemnych i czynności obrachunkowych dokonanych przez pracowników Działów, oraz opracowują osobiście sprawy ważniejsze.

(4) Kierownicy Działów mogą załatwiać pod osobistą odpowiedzialnością część spraw wchodzących w zakres czynności Działów (§ 6 p. 3).

(5) Kierownicy Działów mogą wyjeżdżać służbowo tylko na polecenie Naczelnika Biura.

§ 13.

Kierownika Działu zastępuje w razie jego nieobecności referent wyznaczony przez Naczelnika Biura.

§ 14.

(1) W każdym Dziale jest zatrudniona odpowiednia ilość referentów, rachmistrzów i personelu pomocniczego. Ponadto do składu Działu Ogólnego należy tłumacz, obsługa urządzeń maszynowych i woźni.

(2) Pracownicy Działów załatwiają przydzielone im sprawy zgodnie z obowiązującemi przepisami i wskazówkami zwierzchników oraz w myśl przepisów Instrukcji Biurowej.

(3) Pracownicy Działów pozostają w bezpośredniej zależności służbowej od Kierowników Działów.

(4) Pracownik, który otrzymał zlecenie służbowe bezpośrednio od Naczelnika Biura, powinien zakomunikować je bezzwłocznie Kierownikowi Działu.

§ 15.

(1) Sprawy, które wchodzą w zakres działania lub dotyczą dwóch lub wszystkich Działów, załatwiają Działy w porozumieniu ze sobą.

(2) Porozumienie polega na wzajemnem uzgodnieniu swych wniosków i opinji i wzajemnem dostarczaniu potrzebnych danych i materjałów. Sprawy należy uzgadniać ustnie.

(3) W razie niedojścia do porozumienia rozstrzyga Naczelnik Biura.

§ 16.

(1) Dyrekcja Okręgowa Kolei Państwowych w Warszawie wykonywa zastępczo za Biuro czynności kasowe, buchalteryjne oraz sprawozdawcze i składa z nich Ministerstwu Komunikacji sprawozdania miesięczne i roczne.

(2) Dyrekcja Okręgowa Kolei Państwowych w Warszawie likwiduje uposażenie pracowników miesięcznie płatnych oraz koszty podróży i diety wszystkich pracowników Biura i zarządza ich wypłatę przez Kasę Dyrekcyjną.

(3) Za prawidłowość rachunków kosztów podróży odpowiada Naczelnik Biura.

(4) Wynagrodzenie pracowników Biura dziennie płatnych jakoteż zaliczki na diety, wynagrodzenia akordowe, zapomogi, zasiłki na opłaty szkolne dla wszystkich pracowników Biura, oraz wydatki rzeczowe, jak kancelaryjne, opał, światło i na utrzymanie porządku, na utrzymanie i wymianę inwentarza wypłaca względnie pokrywa Kasa Dyrekcyjna w Warszawie.

(5) Kasa Dyrekcyjna w Warszawie realizuje również podpisane przez Naczelnika Biura zlecenia na pobranie i wypłatę z tytułu rozrachunków, dokonywanych przez Biuro na zasadzie niniejszego rozporządzenia.

(6) O kwotach należnych Biuru od zarządów kolei, od firm i osób prywatnych, Biuro powiadamia Kasę Dyrekcyjną w Warszawie.

(7) Wszelkie wydatki uskutecznione przez Dyrekcję w Warszawie za pośrednictwem Kasy Dyrekcyjnej, zapisuje się na konto obrachunków „Centralne Biuro Obrachunków Wagonowych w Warszawie".

§ 17.

Co do zewnętrznej strony opracowywania załatwień pisemnych jakoteż co do obiegu pism i akt w Biurze, mają analogiczne zastosowanie przepisy Instrukcji Biurowej dla Oddziałów D. O. K. P. i miejscowych organów P. K. P. (A 4).

§ 18.

Biuro zamieszcza swoje zarządzenia i komunikaty w Dzienniku Urzędowym Ministerstwa Komunikacji.

§ 19.

Rozporządzenie niniejsze wchodzi w życie z dniem 1 kwietnia 1931 roku.

46.

Rozporządzenie Ministra Komunikacji z dnia 4 marca 1931 r. Nr. P. 2/5391/31 w sprawie zmiany „Przepisów o przejazdach i przewozach ulgowych na P. K. P. dla pracowników P. K. P. i ich rodzin" (Nr. A. 6).

W § 3-cim „Przepisów" ustęp przedostatni otrzymuje następujące brzmienie:

„Pracownikom pozostającym na urlopie bezpłatnym (§ 54 cytowanego pod 1 rozporządzenia Rady Ministrów) oraz członkom ich rodzin nie służy prawo do korzystania z przejazdów i przewozów ulgowych; nie są wyłączeni od tego prawa członkowie rodzin pracowników, którzy otrzymali urlop bezpłatny z powodu wyboru do ciała ustawodawczego w charakterze posła lub senatora".

47.

Rozporządzenie Ministra Komunikacji z dnia 27 lutego 1931 r. Nr. P. 2/2901/31 w sprawie czasu pracy rewidentów wagonów, pełniących służbę w pociągach.

W rozporządzeniu Ministra Kolei Żelaznych z dnia 10 czerwca 1920 r. o stosowaniu na kolejach żelaznych ustawy z dnia 18 grudnia 1919 r. o czasie pracy w przemyśle i handlu (Dz. U. M. K. z 1920 r. Nr. 7) wstawia się w art. 11 ustęp trzeci o następującem brzmieniu:

„Służbie rewidentów wagonów w pociągach odpowiada spółczynnik 5/6".

48.

Nr. I/1/701/31 z dnia 5 marca 1931 r. w sprawie uzyskania biletów bezpłatnych na podstawie „Pism polecających".

Ministerstwo Komunikacji i Ministerstwo Zeleznic w Pradze na podstawie wzajemnego porozumienia wprowadzają w komunikacji między Polską a Czechosłowacją dla pracowników Kolei Państwowych polskich i czechosłowackich ułatwienia w ich podróżach za kolejowemi biletami bezpłatnemi, polegające na tem, że w przypadkach nagłych, gdy nie można już uzyskać biletu wolnej jazdy zwykłą drogą służbową, Ministerstwo Komunikacji i Ministerstwo Zeleznic oraz wszystkie Dyrekcje Okręgowe Kolei Państwowych wystawiać będą mogły interesowanym pracownikom t. zw. „Pismo polecające", na którego podstawie żądany bilet wyda właściwa stacja graniczna polska względnie czechosłowacka.

„Pisma polecające" mogą być wystawiane tylko dla samych pracowników kolejowych i to jedynie dla tych, co do których obie strony na podstawie istniejącej umowy wyraziły już zgodę na przyznawanie im bezpłatnego przejazdu, t. j. dla wszystkich pracowników etatowych, robotników, którzy przesłużyli bez przerwy lat 10 (patrz pkt. a) wykazu, załączonego przy okólniku M. K. z dnia 17 października 1925 r. Nr. I/11556/2/25), i lekarzy **etatowych** (patrz rozp. M. K. z dnia 8 marca 1927 r. Nr. I/2569/2/27).

Zaświadczenia na przejazd ulgowy (50%) członków rodzin pracowników Polskich Kolei Państwowych powinny być wyjednywane nadal wyłącznie w sposób obecnie obowiązujący, t. j. pisma o wydanie tych zaświadczeń powinny być przesyłane do Dyrekcji C. S. D. Praha-Jih.

Ministerstwo Komunikacji poleca wszystkim Dyrekcjom prowadzić osobną ewidencję wydanych „Pism polecających".

Ze strony Czechosłowackiej „Pisma polecające" będą wydawane przez Ministerstwo Żeleznic i następujące dyrekcje kolejowe:

Praha-Jich,
Praha-Sever,
Plzen,
Hradec Kralove,
Olomouc,
Brno,
Bratislava,
Kosice.

„Pisma polecające" będą realizowane w Urzędach właściwych stacyj granicznych, które po wystawieniu biletu zatrzymają „Pismo polecające" i dołączą je do grzbietu wydanego biletu.

Obie strony: polska jak i czechosłowacka mają prawo dokonywania przez swoje organa kolejowe kontroli wydanych przez drugą stronę „Pism polecających" i biletów bezpłatnych, wydanych na ich podstawie.

Ministerstwo Komunikacji poleca Dyrekcjom Okręgowym Kolei Państwowych w Krakowie, Lwowie i Stanisławowie zaopatrzyć w zeszyty biletowe I, II i III kl. wszystkie stacje graniczne a mianowicie: Zebrzydowice, Cieszyn, Zwardoń, Muszyna, Podczerwone, Łupków, Sianki, Beskid (Ławoczne) i Woronienka, aby **najpóźniej do dnia 25 marca r. b.** były należycie przygotowane do wystawiania biletów na podstawie czechosłowackich „Pism polecających".

Dokładny spis stacyj Czechosłowackich Kolei Państwowych, graniczących z Polską i upoważnionych do wydawania biletów wolnej jazdy, będzie Dyrekcjom podany do wiadomości niebawem dodatkowo wraz z czechosłowackim wzorem „Pism polecających".

Również w czasie najbliższym będzie przesłana Dyrekcjom potrzebna ilość druków polskich „Pism polecających".

SPRAWY FINANSOWE.

49.

Nr. II/4/1850/31 z dnia 6 marca 1931 r. w sprawie zmiany w Regulaminie Działów Księgowości D. O. K. P.

Z ważnością od 1 kwietnia 1931 r. wprowadza się w Tymczasowym Regulaminie Działów Księgowości Wydziałów Finansowych Dyrekcyj Okręgowych Kolei Państwowych i w Schemacie Księgowania Polskich Kolei Państwowych (Dz. Urz. M. K. Nr. 6 z dn. 10/III. 1930) następujące zmiany i uzupełnienia:

I. Regulamin.

1) W § 1 ustęp 2 po słowie: „sporządzanie" dopisać słowa: „względnie badanie".

2) W § 2 ustęp 2 skreślić słowa: „na dwóch oddzielnych rachunkach t. j." i dopisać na końcu zdania słowa: „właściwych rachunków".

3) W § 2 ustęp 4 (strona 54) „Księga Kasowa" skreślić ustęp 2 i zastąpić następującem zdaniem: „Do Księgi tej wpisuje się tylko sumy dziennych obrotów na każdem koncie z dziennych sprowazdań Kasy Dyrekcyjnej".

4) W § 2 ustęp 4 (strona 54) „Inne Księgi pomocnicze" skreślić treść po słowie: „wierzyciele" aż do końca zdania i uzupełnić słowami: „oraz rozrachunki międzyokresowe".

5) W § 2 ustęp 4 (strona 55) „ad e) Księgi kolei prywatnych" skreślić ostatnie słowa: „odpowiedniem subkontem w księgach pomocniczych" i zastąpić słowami: „saldem obrotów eksploatacyjnych na odpowiednich subkontach w księgach szczegółowych".

6) W § 2 ustęp 5 rozpocząć zdaniem: „Księgi buchalteryjne należy prowadzić przy ścisłem przestrzeganiu następujących wskazówek" dopisać następnie słowo: „wszystkie" i pozostawić dalszą treść bez zmiany.

7) W § 2 ustęp 6 w drugim wierszu po słowie: „kasowe" dopisać: „w dzienniku-głównej", a w wierszu trzecim po słowie: „realizacji" dopisać: „natomiast w innych księgach przed oddaniem zleceń do Kasy". Następne zdanie od: „Wyjątek do .... kasy" skreślić i końcowe zdanie uzupełnić: „i zmniejszyć ogólną sumę miesiąca sprawozdawczego o sumę tych pozycyj z wskazaniem w treści ich numerów". Następnie wpisać nowe zdanie jako ostatnie: „Jeżeli konta składają się z subkont, należy zlecenia księgować tylko na te subkonta w księgach szczegółowych, i przenosić z zeszytów kontrolnych (§ 2 ustęp 9) sumy miesięczne poszczególnych kont do ksiąg pomocniczych.

8) W § 2 ustęp 8 wiersz 11 po słowie: „należy" dopisać: „w dzienniku-głównej, w księgach budżetowych i w księgach kapitału zasobów materjałów" i uzupełnić koniec tego ustępu jak następuje: „W księgach pomocniczych i szczegółowych należy miesięczne sumy przenosić tylko do rubryki „suma ogólna" bez wpisywania obrotów poprzednich miesięcy. W razie niezrealizowania niektórych pozycyj należy ogólną sumę miesięczną wpisać do rubryki „suma szczegółowa", następnie wpisać sumę pozycyj niezrealizowanych a różnicę przenieść do rubryki „suma ogólna". Miesięczne sumy „winien" i „ma" każdego konta i każdego subkonta winny być wyprowadzone na tem samem folio i na tej samej linji po skasowaniu niezapisanych miejsc. Miesięczne sumy obrotów, wykazanych w tej rubryce łącznie z saldem początkowem należy dodawać i przenosić z folia na folio".

9) W § 2 ustęp 9 uzupełnić nowem zdaniem: „W tym celu należy założyć na każdy rok sprawozdawczy odpowiednie zeszyty kontrolne dla zestawienia miesięcznych obrotów na kontach i subkontach".

10) Do § 3 dopisać tytuł tego paragrafu: „Zlecenia Książkowe".

11) Do § 3 uzupełnić ustęp 3: „a o ile zlecenia te dotyczą rozrachunków z kolejami prywatnemi, także pod względem cyfrowym i merytorycznym".

12) Do § 4 ustęp 1 skreślić w wierszu 3 słowo „bieżących".

13) Do § 4 skreślić treść ustępu 3 i zastąpić nową treścią: „Dla ściślejszej kontroli sald wynikających z bilansu zamknięcia, należy przenosić z ksiąg pomocniczych i szczegółowych nieuregulowane pozycje poszczególnych kont i subkont do specjalnych zeszytów inwentaryzacyjnych w porządku chronologicznym, oddzielnie za każdy rok, według numerów i treści pierwotnych zapisów. Przy każdej pozycji wyrównanej częściowo lub zupełnie w okresie sprawozdawczym, należy powołać się na datę i numer dziennika-głównej".

14) Do § 4 wprowadzić nowy ustęp 4 z następującą treścią: „Nieuregulowane pozycje na rachunku kapitału zasobów materjałów z końcem rocznego okresu sprawozdawczego należy przenieść w porządku chronologicznym do nowych ksiąg kapitału zasobów według wskazówek art. 198 przepisów o nabywaniu i ewidencji materjałów i przedmiotów inwentarjalnych i dążyć do ich zlikwidowania przy przestrzeganiu postanowień p. p. 1 i 2".

15) Do § 4 numery ustępów 4 i 5 zmienić na numery 5 i 6.

16) Do § 6 w ustępie 16 (wiersz 4) skreślić słowo: „sumy" i zastąpić słowem: „rozrachunki" oraz skreślić wyrazy: „i niewyjaśnione".

17) Do § 6 w ustępie 19 treść po słowie „że" (wiersz 3) skreślić do końca ustępu, natomiast dopisać słowa: „Ministerstwo Komunikacji (Wydział Księgowości) nie będzie przesyłać Dyrekcjom zawiadomień „vacat".

18) Do § 9 w ustępie 5 w wierszach 7 i 8 skreślić słowa: „zarówno" i „jak książkowe", a koniec ustępu uzupełnić zdaniem: „O przekroczeniach kredytów, stwierdzonych po zaksięgowaniu zleceń książkowych, należy bezzwłocznie zawiadomić właściwe Wydziały z żądaniem uzyskania kredytów dodatkowych".

19) Do § 10 ustęp 6 zmienić datę: „20 lipca" na datę: „15 lipca".

20) Do § 11 ustęp 5 zmienić cyfrę „2" na „1".

21) Do § 11 ustęp 6 (wiersz 2) zmienić datę: „5 sierpnia" na: „15 lipca", a w wierszu 4 zmienić cyfrę „3" na „5".

22) Do § 11 dodać nowy ustęp 9 następującej treści: „Oprócz sprawozdań buchalteryjnych należy składać Ministerstwu Komunikacji 1 października każdego roku szczegółowy spis inwentaryzacyjny pozostałości (sald) według pozycyj na kontach i subkontach z ubiegłego okresu budżetowego, na podstawie wskazanych w ustępie 3 § 4 zeszytów inwentaryzacyjnych. Do spisu inwentaryzacyjnego winien być dołączony oddzielny spis pozostałości na kontach i subkontach, prowadzonych przez Wydziały Kontroli Dochodów.

II. Schemat księgowania.

1) Na stronie 93 (strona tytułowa) u dołu dopisać: „Uwaga: oprócz subkont, wykazanych według numerów w schemacie księgowania do poszczególnych kont, mogą być wprowadzone dalsze subkonta, których numerację i treść ustalać będzie Ministerstwo Komunikacji na wniosek Dyrekcyj Okręgowych Kolei Państwowych".

2) Do rachunku 2 konta 4 skreślić w treści słowa: „dojazdowych" i zastąpić słowem: „wąskotorowych".

3) do rachunków 3, 4, 5 i 6 wpisać w ostatniej rubryce: „Z końcem każdego okresu budżetowego, należy na podstawie zatwierdzonych przez Ministerstwo Komunikacji sprawozdań wyrównać rachunki 3, 4, 5 i 6, przenosząc salda na rachunek 2 konto 1 „Dotacje Ministerstwa Komunikacji i odwózki Dyrekcyj".

4) Do rachunku 7:

a) konto 1 wpisać w rubryce ostatniej: „Na to kotno księguje się również wadja",

b) konto 2 skreślić w ostatniej rubryce słowa: „Różne podatki skarbowe według rodzajów podatków",

c) konto 6 skreślić dotychczasową treść subkonta 6 i wpisać nową treść: „Kolejowe przysposobienie wojskowe" następne uwagi: od słów: „Inne potrącenia..." aż do końca zdania skreślić,

d) konta 8 i 9 „Terytorjalne Kasy Chorych" i „Zakłady Ubezpieczeń Pracowników Umysłowych" skreślić dotychczasowe objaśnienia i zastąpić objaśnieniem wspólnem do tych kont: „Regulacja subkont należy do Działu Ogólno-rachunkowego (nieetatowi) i Działu likwidacji poborów (kontraktowi)",

e) konto 9 zmienić słowo: „Zakłady" na słowo: „Zakład",

f) do konta 10 „Areszty sądowe" wprowadzić nowe subkonta:
„1. Pracownicy etatowi i kontraktowi,
2. Pracownicy nieetatowi,
3. Osoby trzecie".

5) Do rachunku 8:

a) Nazwę konta 4 skreślić i zastąpić słowami: „B. Krajowy Fundusz Kolejowy", a do ostatniej rubryki na miejsce dotychczasowej treści wpisać: „Konto, ustalające stosunek tego funduszu do Kasy Dyrekcyjnej",

b) do konta 28 wprowadzić subkonta:
„1. Pracownicy etatowi,
2. Pracownicy nieetatowi".

c) do konta 29 wprowadzić nowe subkonta: „5. Zaliczki na poczet kosztów sądowych w b. zaborze pruskim" i „6. Materjały odzieżowe Dyrekcyji Okręgowej Kolei Państwowych Poznań". Uwagę do tego konta od słowa: „Dalsze" aż do końca skreślić,

d) Wprowadza się nowe konto: „30. Materjały staroużyteczne w dzierżawie" z uwagą w rubryce ostatniej: „subkonta indywidualne",

e) Wprowadza się nowe konto: „31. Zarząd Centralny Ministerstwa Komunikacji" z uwagą w rubryce ostatniej: „Wypłaty na podstawie zarządzenia Biura Personalnego Ministerstwa Komunikacji lub Departamentu Ogólnego na rachunek kredytów Działu 1 (Administracja). Wyrównanie przez Biuro Personalne względnie Departament Ogólny na podstawie otrzymanych dokumentów usprawiedliwiających",

f) Wprowadza się nowe konto: „32. Wydział Lotnictwa Cywilnego Ministerstwa Komunikacji" z uwagą w rubryce ostatniej: „Wypłaty na podstawie zarządzenia Wydziału Lotnictwa Cywilnego Ministerstwa Komunikacji na rachunek kredytów działu 1 b. Wyrównanie przez ten Wydział na podstawie otrzymanych dokumentów usprawiedliwiających".

6) Rachunek 9 otrzymuje nową nazwę: Rozrachunki międzyokresowe".

a) W rachunku tym skreślić dotychczasową nazwę kont 1 i 2 wraz z objaśnieniem w ostatniej rubryce i wprowadzić nazwy do konta 1: „Zarządy i Kierownictwa Budowy i Przebudowy" z objaśnieniem w ostatniej rubryce: i prowadzi się oddzielne subkonta dla poszczególnych Zarządów i Kierownictw Budowy i Przebudowy w porządku, przewidzianym w Dz. Urz. M. K. Nr. 5 poz. 58 z roku 1929",

b) do konta 2: „Przedsiębiorstwa pomocnicze" z objaśnieniem w ostatniej rubryce: „Subkonta poszczególnych przedsiębiorstw pomocniczych zamyka się z końcem każdego miesiąca bez salda",

c) do konta 6: Nazwę konta i objaśnienie w ostatniej rubryce skreślić. Numer konta pozostawić w rezerwie,

d) do konta 14: skreślić nazwę konta i zastąpić nową nazwą: „Wytwory materjałów i inwentarza" z subkontami „1. Robocizna" i „2. Materjał" z objaśnieniem: „Wykazywać z końcem okresu sprawozdawczego".

7) Rachunek 10 „Rachunki bieżące" należy skreślić.

a) Wobec tego otrzymują: „Rachunek obrotowy Kapitału Zasobów materjałów" Nr. 10 a „Konta obrachunkowe": Nr. 11,

b) W nazwie rachunku 10 skreślić słowo: „Rachunek obrotowy" i na miejsce tego napisać: „Obroty",

c) Do rachunku 11 „Konta obrachunkowe" wpisać w rubryce ostatniej objaśnienie: „Z końcem każdego okresu budżetowego należy na podstawie zatwierdzonych przez M. K. sprawozdań wyrównać poszczególne konta, przenosząc salda na rachunek 2 konto 1 „Dotacje Ministerstwa Komunikacji i odwózki Dyrekcyj".

SPRAWY ZASOBOWE.

50.

Nr. VI/4/2511/31 z dnia 23 lutego 1931 r w sprawie stosowania na P. K. P. warunków technicznych dostawy bieli cynkowej.

Ministerstwo Komunikacji poleca z dniem ogłoszenia niniejszego, stosować na P. K. P. niżej podane warunki techniczne dostawy bieli cynkowej, wzamian ogłoszonych w Dzienniku Urzęd. M. K. w Nr. 10 z dnia 1 maja 1928 r. poz. 129.

WARUNKI TECHNICZNE DOSTAWY BIELI CYNKOWEJ DLA P. K. P.

Wygląd zewnętrzny.

Biel cynkowa powinna być pulchna, koloru śnieżno-białego, jednostajna we wszystkich warstwach. Biel nie powinna zawierać zanieczyszczeń mechanicznych; na opakowaniu powinna posiadać znak fabryczny.

Próby praktyczne i laboratoryjne; odbiór.

Z różnych warstw dostarczonej partji należy wziąć po kilka garści bieli cynkowej, poczem po dokładnem zmieszaniu wybrać dwie próbki dla dokonania prób praktycznych i laboratoryjnych.

Biel cynkowa powinna być o tyle pulchna, aby ciężar 1 litra wolno nasypanej bieli nie przekraczał 500 gr. Biel powinna być idealnie rozproszkowana i przy roztarciu między palcami nie wykazywać najmniejszej szorstkości, a rozprowadzona z pokostem w stosunku 2/3 bieli i 1/3 pokostu na płycie szklanej warstwą cienką, po wyschnięciu powinna dawać zupełnie gładką i jednolitą powierzchnię, która pod wpływem czynników zewnętrznych nie powinna zmieniać swego koloru.

Drugą próbkę bieli cynkowej wagi około 1 kg. umieszcza się dla dokonania prób laboratoryjnych w 2 słoikach, z których po zalakowaniu, jeden należy przechować, drugi zaś wysłać do analizy chemicznej. Słoiki powinny mieć zewnątrz nalepione etykiety, a wewnątrz umieszczoną kartkę z podaniem zawartości słoika, firmy, daty wzięcia prób i numeru zamówienia dostarczonej partji bieli cynkowej. Analiza chemiczna ma za zadanie określić zawartość poszczególnych składników, która powinna wynosić:

Tlenku cynkowego (Zn. O) (w bieli wysuszonej) niemniej niż 99,4%.
Tlenku ołowiowego nie więcej niż 0,4%.
Siarki całkowitej nie więcej niż 0,1%.
Miedzi ślady.
Arsenu niezawierać.
Wilgoci łącznie z częściami lotnemi nie więcej niż 2%.
Ciężar właściwy 5,2 — 5,6.
Liczba olejowa 15 — 18.

Jeżeli próby praktyczne lub laboratoryjne dadzą wynik ujemny, należy odrzucić całą partję dostarczonej bieli cynkowej.

Badanie powtórne.

Jeżeli dostawca zakwestjonuje wynik badania pierwszej próby, na której podstawie biel cynkową zabrakowano, przeprowadza się na żądanie i koszt dostawcy badanie powtórne z ponownie wybranej podwójnej ilości bieli cynkowej; wymieszaną próbkę wagi 1½ kg. należy umieścić w trzech zalakowanych słoikach, opatrzonych zewnątrz i wewnątrz etykietami, przyczem jeden słoik przechować, dwa zaś pozostałe wysłać do 2 laboratorjów.

Przyjęcie całej partji bieli cynkowej zależne jest od dodatnich wyników obu analiz, przeprowadzonych w 2 laboratorjach; gdyby choć jedno badanie dało wyniki ujemne, cała partja bieli cynkowej ulega zabrakowaniu, dostawca zaś nie ma prawa do żadnego odszkodowania.

P. K. P. Ser. Z. Nr. 183.

51.

Nr. VI/4/2412/31 z dnia 24 lutego 1931 r. w sprawie stosowania na P. K. P. warunków technicznych dostawy papieru nabijanego szkłem.

Ministerstwo Komunikacji poleca z dniem ogłoszenia niniejszego, stosować na P. K. P. niżej podane warunki techniczne dostawy papieru nabijanego szkłem.

WARUNKI TECHNICZNE DOSTAWY PAPIERU NABIJANEGO SZKŁEM DLA P. K. P.

Papier nabijany szkłem powinien odpowiadać ściśle zatwierdzonym próbkom i mieć na każdym arkuszu numer i markę fabryczną.

Materjał i wygląd zewnętrzny.

Papier powinien być dość gruby, mocny i suchy i nie może zawierać więcej niż 10% wilgoci:

Pod wpływem zmian temperatury i wilgoci powietrza papier nie powinien ulegać widocznym zmianom.

Spoiwem osypki szklanej powinien być klej w jaknajlepszym gatunku, odpowiadający warunkom technicznym dostawy kleju stolarskiego dla P. K. P.

Osypka powinna być czysta, wolna od pyłu, oraz mechanicznych domieszek obcych ciał, składać się z ziaren jednakowej wielkości, odpowiadających numerowi papieru lub płótna. Osypka powinna tworzyć gestą, zwartą, jednolitą warstwę, przylegać ściśle do papieru; podczas pracy osypka może się zanieczyszczać, lecz nie powinna oddzielać się. Ilość pyłu szklanego w osypce szklanej może wynosić najwyżej 1,5%.

W stosunku do ogólnej wagi dostarczonego papieru ilość osypki powinna wynosić:

w	Nr. 0	najmniej	30%,
„	Nr. 1	„	35%,
„	Nr. 2	„	38%,
„	Nr. 3	„	40%,
„	Nr. 4	„	45%.

Próby laboratoryjne.

Próbom podlega 1% każdego numeru dostarczonego papieru szklanego, jednakże nie mniej niż 6 arkuszy, każdego numeru, z których 1 arkusz należy przechować, a pozostałe arkusze przesłać do laboratorjum chemicznego dla zbadania. Próbne arkusze należy szczelnie opakować, nalepić na nich etykiety, a wewnątrz włożyć kartkę z podaniem: firmy, numeru arkusza, daty wziętych prób i numeru zamówienia dostarczonego towaru. Zadaniem analizy chemicznej jest na podstawie istniejących warunków technicznych zbadać jakość pojedyńczych części składowych t. j. szkła, kleju i papieru, określić % wilgoci papieru i wreszcie przeciętną wagę procentową osypki. W tym celu należy wpierw zważyć próbne arkusze, a po zmyciu gorącą wodą osypki z papieru i wysuszeniu części składowych, zbadać je oddzielnie, a wtedy wartość jakościowa i stosunek procentowy wagi składników decydują o przyjęciu całego dostarczonego towaru.

Badanie powtórne.

Jeżeli dostawca zakwestjonuje wynik badań dokonanej próby, na podstawie której papier zabrakowano, dokonywa się na żądanie i kosz dostawcy powtórnej analizy z ponownie wybranej podwójnej ilości towaru jednak najmniej z 12 arkuszy każdego numeru; z nich 2 arkusze z każdego numeru należy przechować, a pozostałe zaś arkusze przesłać po połowie dla zbadania w sposób wyżej opisany do 2-ch laboratorjów. Przyjęcie całej partji dostarczonych artykułów zależy od dodatnich wyników obu powtórnych analiz dokonanych w 2 laboratorjach. Jeżeli nawet jedna analiza wykaże wyniki ujemne to, całą partję papieru należy odrzucić, dostawca zaś nie ma prawa do żadnego odszkodowania.

P. K. P. Ser. Z. Nr. 248.

52.

Nr. VI/4/2515/31 z dnia 20 lutego 1931 r. w sprawie stosowania na P. K. P. warunków technicznych dostawy kożuchów dla pracowników P. K. P.

Ministerstwo Komunikacji poleca z dniem ogłoszenia niniejszego stosować na P. K. P. niżej podane warunki techniczne dostawy kożuchów dla pracowników P. K. P. Jednocześnie tracą moc wydane w tym przedmiocie warunki techniczne, ogłoszone w Dzienniku Urzęd. M. K. w Nr. 22 z dnia 20 września 1930 r. poz. 177.

WARUNKI TECHNICZNE DOSTAWY KOŻUCHÓW DLA PRACOWNIKÓW P. K. P.

Wygląd zewnętrzny skóry.

Skóry, użyte do wyrobu kożuchów powinny być nowe, najlepszej jakości i pod względem gatunku powinny ściśle odpowiadać zatwierdzonym wzorom.

Do wyrobu krótkich kożuchów mogą być użyte tylko skóry owcze i jagnięce, do długich zaś owcze, jagnięce i baranie, przyczem jednak ilość kożuchów długich z podbiciem ze skór baranich nie może przenosić 30%. Podbicia wszystkich kożuchów mają być sporządzone zasadniczo ze skór czarnych lub ciemnych, a z białych najwyżej 10%. Skóry powinny być zimowe ze zdrowych zwierząt, dobrze wyprawione, wyprawa garbarska powinna być czysto mączna (chlebowa), używanie witryolu lub ałunu jest niedozwolone.

Skóry użyte do wyrobu kożuchów powinny być całe i nie mogą mieć zbyt wiele łat; łaty dopuszcza się tylko w miejscach łączenia błamów oraz dla usuwania łysin lub dziur powstałych podczas wyprawy skór. Dozwolona największa ilość łat na kożuchu długim nie może przenosić 9, a na kożuchu krótkim 6 łat, przyczem wszywki zamiast usuniętych pachwin nie liczą się jako łaty. Strona mięsista (liczko) powinna być dobrze wypełniona skórą i nie może mieć na sobie znaków powstałych z zadraśnięć, rozcięcia lub dziur.

Skóry nie mogą być twarde, szeleszczące i łamliwe, przeciwnie powiny być jędrne, miękkie, wolne od kurzu i dobrze oczyszczone z obu stron.

Futro nie może mieć żadnych łysin ani znaków zniszczenia przez mole; powinno być gęste, możliwie kędzierzawę, a włos powinien być mocno przyrośnięty (nie obłazić).

Wełna powinna być jednolita i tak mocna, żeby utrzymywała wagę niepokrytego kożucha, t. j. przy podniesieniu **za jeden pęk** (zwój, splot) nie powinna się wyrywać.

Futro powinno być dobrze oczyszczone z tłustości i potu wełnianego oraz wszelkich innych nieczystości, jak otrąb, nawozu, odpadków roślinnych i t. p.

Długość wełny w kożuchach długich powinna wynosić 5 — 12 cm., a w kożuchach krótkich 5 — 7 cm., długość wełny w rękawach wszystkich kożuchów powinna być 3 — 4 cm., a włos w rękawach powinien się układać wpoprzek długości rękawa.

Wielkość skór powinna być taka, aby kożuch długi wraz z kołnierzem i rękawami był uszyty najwyżej **z 12 skór,** a kożuch krótki z kołnierzem i rękawami **najwyżej z 8 skór.**

Wykonanie.

Kożuchy długie kryte. Kożuch długi powinien być kryty suknem, dostarczonem przez przedsiębiorstwo P. K. P., z wykładanym 18 cm. szerokim, licząc od wszycia, kołnierzem z lepszych gatunków skór jagnięcych, lub owczych, z czarnym lub ciemnym włosem kędzierzawym i spadającym w jednym kierunku ku przodowi, z klapami sukiennemi, z haftką i konikiem do zapinania pod szyją, z dwoma rzędami guzików rogowych lub kościanych, po 5 sztuk z każdej strony na piersiach, z dwiema kieszeniami bocznemi wpuszczonemi, wszytemi poziomo, nakrytemi klapami sukiennemi, umocowanemi na płótnie i zakończonemi mocnym ryglem.

Szerokość kieszeni powinna wynosić conajmniej 16 — 18 cm., głębokość 20 cm., klapy nie mogą być dłuższe od przecięcia kieszeni, szerokość zaś ich ma wynosić conajmniej 6 cm.

Kożuch powinien być opatrzony z tyłu patką (dragonem) szerokości 5 cm. zapinaną na dwa guziki i mieć z tyłu na 30 cm. długie rozcięcie niezapinane. Listwa dolna powinna być 10 cm. szeroka, zrobiona z tego samego jak wierzch materjału, umocowana szwem maszynowym i przeszyta wzdłuż.

Kożuchy krótkie kryte. Kożuch krótki powinien być uszyty tak, jak kożuch długi z takim samym kołnierzem i dodatkami, z tą jednak różnicą, że powinien być lekko wcięty i bez patki (dragona) i rozcięcia z tyłu.

Podszywania spodów wszystkich kożuchów pod wierzchy należy dokonywać mocnemi i trwałemi nićmi bawełnianemi lub lnianemi wytrzymałemi na rozerwanie najmniej 3 kg. Jeżeli szycie nie będzie wykonane maszynowo lecz ręcznie, to ilość ściegów na 1 cm. bieżący powinna wynosić 4 — 5 przy zszywaniu (zestawieniu) błamów, 3 — 4 przy podszywaniu wierzchów. Tak samo trwale powinny być umocowane dodatki. Spód kołnierza może być sztukowany najwyżej z 4-ch części sukna i ma być gęsto wzdłuż lub wszerz przeszywany (pikowany).

Kożuchy powinny być dostatecznie szerokie i tak skrojone, aby po ich zapięciu poły zachodziły na siebie w całej długości przynajmniej na 15 cm. szeroko. Podbicia futrzane powinny się stykać wzdłuż całego przodu przy normalnem zapięciu kożucha na guziki.

Kożuchy powinny być zaopatrzone w skórzane wieszaki. Gatunek podbić futrzanych, sposób wykonania i dodatki konfekcyjne, które nie są ściśle objęte niniejszymi warunkami technicznemi, powinny odpowiadać ustalonym przez M. K. wzorom kożuchów.

Wszystkie kożuchy długie i krótkie, mają być uszyte w trzech wielkościach, a mianowicie: małych „M" 15%, średnich „S" 55%, Wielkich „W" 30%, wymiar zaś każdej wielkości należy stopniować wedle norm, zawartych w poniżej podanej tabeli, a mianowicie:

Rodzaj kożucha	WYMIARY	15 % „M"		55 % „S"		30 % „W"	
Długi	Długość z tyłu od kołnierza do dołu	120 cm		125 cm		135 cm	
	Tylna częściowa szerokość w plecach	24 cm		25 cm		28 cm	
	Długość rękawów przez łokieć	62 cm		63 cm		70 cm	
	Przeciętna szerokość od rozcięcia z tyłu do końca poły z przodu	93 cm		99 cm		106 cm	
Krótki	Długość z tyłu od kołnierza do dołu	90 cm		96 cm		110 cm	
	Tylna częściowa szerokość w plecach	24 cm		25 cm		28 cm	
	Długość rękawów przez łokieć	62 cm		63 cm		70 cm	
	Przeciętna szerokość od środka dolnej krawędzi do końca poły z przodu	77 cm		81 cm		100 cm	
Długi i krótki		dół	góra	dół	góra	dół	góra
	Długość kołnierza (objętość szyi)	53 cm	67 cm	55 cm	69 cm	57 cm	71 cm
	Szerokość rękawów u dołu w obwodzie	40 cm		42 cm		44 cm	
	Szerokość rękawów u góry	52 cm		56 cm		60 cm	

Odbiór.

Każdą partję kożuchów należy przyjmować dwukrotnie: pierwszy raz jako futra, t. j. niepokryte jeszcze kożuchy, uszyte ze skór i przygotowane do pokrycia wierzchem; drugi raz jako zupełnie już gotowe, pokryte kożuchy. Futra (podbicia), przyjęte podczas pierwszego odbioru danej partji, powinny być ostemplowane znakiem P. K. P. i pieczęcią dostawcy w środku każdej skóry.

Do pokrycia wierzchu należy używać wyłącznie futer (podbić) uprzednio przyjętych i ostemplowanych.

Przy przedstawianiu do odbioru gotowych już pokrytych korzuchów firma powinna dół kożucha i brzegi (wyloty) rękawów pozostawić nieprzyszyte do sukna (wierzchu), aby komisja odbiorcza mogła stwierdzić, że dane futro (błam) było już przed komisją odbiorczą przyjęte. Przyszywanie dolnego brzegu futra i brzegów rękawów do wierzchu powinno się odbywać w obecności komisji odbiorczej po uprzedniem stwierdzeniu przez nią, że dany kożuch nadaje się do przyjęcia.

Przyjęte i gotowe już kożuchy powinny być po zaszyciu brzegów u dołu i brzegów rękawów opatrzone na prawym brzegu listwy u dołu stemplem P. K. P. i rokiem odbioru, na przeciwległym zaś brzegu — stemplem firmy i Nr. wielkości. Stemple powyższe należy nakładać farbą olejną.

Kożuchy nieodpowiające powyższym warunkom odrzuca się, dostawca zaś z tego powodu nie ma prawa do odszkodowań.

Za materjał użyty na pokrycie odrzuconych kożuchów firma zwraca całkowitą należność, którą potrąci się z rachunku firmy, przyczem wydane będzie firmie powtórnie sukno potrzebne do pokrycia nowych kożuchów, które mają być dostarczone wzamian odrzuconych.

Ministerstwu Komunikacji i Dyrekcji kolejowej zamawiającej kożuchy przysługuje prawo kontroli sporządzania kożuchów w warsztatach dostawców i w tym celu organa kontrolne Ministerstwa Komunikacji oraz zamawiającej Dyrekcji kolejowej mają zawsze wolny wstęp do tych warsztatów.

Kożuchy przygotowane do transportu należy składać suknem do środka i wiązać po 10 sztuk razem.

P. K. P. Ser. Z. Nr. 225.

WYDAWNICTWO MINISTERSTWA KOMUNIKACJI.

Drukarnia Państwowa Nr 55110. 19.III.31. 8.500.

WARUNKI PRENUMERATY. Administracja Dziennika Urzędowego Ministerstwa Komunikacji podaje do wiadomości, iż prenumerata Dziennika Urzędowego M. K. na rok 1930 wynosi zł. 8.— półroczna zł. 4.— kwartalna zł. 2.— Pojedyńczy numer — groszy 50.

DODATEK

DO DZIENNIKA URZĘDOWEGO MINISTERSTWA KOMUNIKACJI

25 maja | Nr. 5. | Rok 1931.

T R E Ś Ć:

SPRAWY RUCHOWE.

PRACA P. K. P.

w marcu 1931 r.

według danych przedwstępnych.

Przewóz podróżnych w marcu r. b. (31 dzień) wyniósł ogółem 11.237.846 osób i w porównaniu z lutym r. b. (28 dni — 10,307.385 os.) zwiększył się o 9%, a w porównaniu z marcem r. ub. (12.268.559 os.) zmniejszył się o 9,2%.

Wskutek ukończenia sezonu turystycznego i sportów zimowych, a także z powodu zamknięcia sezonu zimowego w uzdrowiskach ruch pasażerski wszedł w okres t. z. martwego sezonu i był, naogół, mało ożywiony. Z powyższych przyczyn nie wznowiono biegu pociągów osobowych, których kursowanie ze względu na słabe zaludnienie zostało wstrzymane w drugiej połowie lutego, ani też pociągu pośpiesznego Warszawa — Poznań przez Toruń.

Regularność biegu pociągów pasażerskich w m. marcu wyniosła 98%, pomimo tego, że w dniach 12 i 13/III niektóre pociągi doznały znaczniejszych opóźnień wskutek zamieci śnieżnych.

Przewóz towarów w marcu r. b. wynosił przy 26 dniach roboczych 4.746.811 tonn (oprócz kolejowych gospodarczych) i w porównaniu z lutym r. b. (23 dni robocze — 4.305.183 tonn) zwiększył się o 10,3%, głównie z powodu większej liczby dni roboczych. W porównaniu zaś z marcem r. ub., w którym przy tej samej liczbie dni roboczych przewieziono 5.644.996 tonn, przewóz towarów w marcu r. b. zmniejszył się o 15,9%.

Naładowano w marcu r. b. na stacjach linij normalnotorowych P. K. P. i wolnego miasta Gdańska 343.697 wagonów 15 tonnowych, przyjęto zaś od kolei zagranicznych włącznie z tranzytu 45.570 wagonów ładowanych, czyli razem przewieziono 389.267 wagonów ładownych (włącznie z przesyłkami gospodarczemi kolejowemi).

W porównaniu z lutym r. b. (329.252 wag.) ogólna praca kolei wykazuje zwiększenie (liczbą wagonów użytych do przewozu) o 18,2%, naładunek zaś na stacjach P. K. P. i wolnego miasta Gdańska o 17,2%.

W porównaniu zaś z marcem r. ub. (412.424 wagony) ogólna praca w marcu r. b. zmniejszyła się o 5,6%, a naładunek o 4,4%.

Naładunek najważniejszych ładunków masowych przedstawia się jak następuje (w wagonach 15 tonnowych).

Wykonano	1931 r. Marzec 26 dni roboczych	1931 r. Luty 23 dni roboczych	1931 r. W marcu więcej + mniej — w procentach	1930 r. Marzec 26 dni roboczych	W marcu 1931 r. więcej + mniej — w procentach w stosunku do marca 1930 r.
A) Naładowano: *)					
Węgla	142.166	132.972	+ 6,9%	125.978	+ 12,8%
Drzewa	31.186	22.904	+ 36,2%	39.649	— 21,4%
Nawozów sztucznych . .	8.928	4.200	+ 112,6%	11.346	— 21,3%
Materjałów budowlanych (oprócz drzewnych) . .	5.239	3.108	+ 68,6%	10.726	— 51,2%
Rolniczych i aprowizacji .	32.519	26.516	+ 22,6%	33.387	— 2,6%
Pozostałych ładunków . .	123.659	103.460	+ 19,5%	138.415	— 10,7%
Razem	343.697	293.160	+ 17,2%	359.321	— 4,4%
B) Przyjęto ładownych wagonów od kolei zagranicznych do Polski . .	10.695	9.408	+ 13,7%	14.756	— 27,5%
Tranzytem przez Polskę .	34.875	26.684	+ 30,7%	38.347	— 9,1%
C) Ogółem przewieziono wagonów ładownych. .	389.267	329.252	+ 18,2%	412.424	— 5,6%

*) łącznie z naładunkiem w obrębie wolnego miasta Gdańska.

Jak widać z powyższej tabeli, wszystkie pozycje naładunku na P. K. P. ważniejszych towarów wykazują w marcu r. b. w porównaniu z lutym wzrost. W szczególności naładunek drzewa, którego zwiększenie zaznaczyło się już w lutym, wzrósł w marcu jeszcze o 8.000 wagonów. Również o przeszło 8.000 wag. (30.7%) zwiększył się tranzyt. Jednakże w porównaniu z marcem r. ub. tylko węgiel wykazuje wzrost naładunku o 16.188 wagonów (+ 12,8%), wszystkie inne zaś pozycje wykazują mniejszy lub większy spadek przewozów.

Rozmiary naładunku węgla według zagłębi węglowych przedstawia poniższa tabela:

Naładowano wagonów 15-to tonnowych.

Zagłębia	1931 r. Marzec 26 dni roboczych	1931 r. Luty 23 dni roboczych	1931 r. W marcu więcej + mniej — w procentach	1930 r. Marzec 26 dni roboczych	W marcu 1931 r. więcej + lub mniej — w procentach w stosunku do marca 1930 r.
Górnośląskie.	104.749	97.552	+ 7,4%	93.372	+ 12,2%
Dąbrowskie	28.458	25.928	+ 9,8%	23.529	+ 20,9%
Krakowskie	8.959	9.492	— 5,6%	8.897	+ 0,7%
Razem	42.166	132.972	+ 6,9%	125.798	+ 13,0%

Zagłębia	1931 r.			1930 r.	W marcu 1931 r. więcej + mniej — w procentach w stosunku do marca 1930 r.
	Marzec 26 dni roboczych	Luty 23 dni roboczych	W marcu więcej + mniej — w procentach	Marzec 26 dni roboczych	
	Z tego naładowano na wywóz zagranicę:				
a) **przez:**					
Gdańsk, Gdynię i porty rzeczne	47.151	40.516	+ 16,4%	32.519	+ 45,0%
b) **do:**					
Węgier, Czechosłowacji, Austrji, Włoch	11.315	11.984	— 5,6%	11.594	— 2,4%
Rumunji	124	140	— 11,4%	217	— 42,9%
Niemiec, Prus Wschodnich	5.859	5.852	+ 0,1%	3.565	+ 64,3%
Rosji i Łotwy	310	336	— 7,7%	682	— 54,6%
Razem	64.759	58.828	+ 10,1%	48.577	+ 33,3%

Podczas gdy w zagłębiach Górnośląskiem i Dąbrowskiem naładowano węgla w marcu więcej, niż w lutym: w Górnośląskiem o 7.000, a w Dąbrowskiem o 2.500 wag., to w Zagłębiu Krakowskiem naładunek węgla za ten sam okres zmniejszył się o 500 wag. Na wywóz naładowano o 6.000 wag. więcej, niż w lutym i zwiększenie to dotyczy prawie wyłącznie Gdańska i Gdyni.

Norma naładunku węgla w dniu roboczym wynosiła w marcu 8.100 wagonów 15 tonnowych dla wszystkich zagłębi, przeciętnie zaś naładunek węgla wynosił w dniu roboczym 5.468 wagonów, t. j. mniej, niż przewidziano normą o 2.632 wag. (— 32,5%).

W poszczególnych zagłębiach ładowano jak następuje:

W zagłębiu Górnośląskiem przy normie 5.982 wag. ładowano 4.029 wag. czyli mniej od normy o 32,6%.

W zagłębiu Dąbrowskiem przy normie 1.602 wag. ładowano 1.094 wagony czyli mniej od normy o 31,7%.

W zagłębiu Krakowskiem przy normie 516 wag. ładowano 345 wagonów, czyli mniej od normy o 33,1.

Wywóz węgla przez porty w Gdańsku i Gdyni przedstawia się w marcu jak następuje:

Porty	1931 r.			1930 r.	W marcu 1931 r. więcej+ mniej — w procentach w stosunku do marca 1930 r.
	Marzec 26 dni roboczych	Luty 23 dni roboczych	W marcu więcej+ mniej — w procentach	Marzec 26 dni roboczych	
	a) w wagonach 15-tonnowych				
Gdańsk	26.589	26.757	— 0,6%	24.022	+ 10,7%
Gdynia	19.416	15.932	+ 21,9%	12.446	+ 56,0%
Razem	46.005	42.689	+ 7,8%	36.468	+ 26,2%
	b) w tonnach				
Gdańsk	398.842	401.351	— 0,6%	360.338	+ 10,7%
Gdynia	291.246	238.983	+ 21,9%	186.697	+ 56,0%
Razem	690.088	640.334	+ 7,8%	547.035	+ 26,2%

Jak widać z powyższej tabeli przeładowano węgla w obydwu portach w marcu więcej, niż w lutym o 49.754 tonny, czyli o 7,8%; zwiększenie to dotyczy wyłącznie Gdyni.

Praca ogólna portów Gdańska i Gdyni przedstawia się w marcu r. b. jak następuje:

Ogólna praca Gdańska w tonnach:

Rodzaj ładunków	1931 r. Marzec 26 dni roboczych	1931 r. Luty 23 dni roboczych	W marcu więcej + lub mniej — w procentach	1930 r. Marzec 26 dni roboczych	W marcu 1931 r. więcej + lub mniej — w procentach w stosunku do marca 1930 r.
Wywóz					
Węgiel	398.842	401.351	— 0,6%	360.338	+ 10,7%
Zboże	16.768	22.305	— 24,8%	28.029	— 40,2%
Cukier	1.111	150	+ 640,7%	11.571	— 90,4%
Drzewo	103.998	76.405	+ 36,1%	94.941	+ 9,5%
Cement	2.145	2.203	— 2,6%	4.405	— 51,3%
Żelazo	2.954	3.821	— 22,7%	997	+ 196,3%
Produkty naftowe	4.335	4.303	+ 0,7%	3.179	+ 36,4%
Inne ładunki	17.221	18.122	— 5,0%	17.847	— 3,5%
Razem	547.374	528.660	+ 3,5%	521.307	+ 5,0%
Przywóz					
Ruda żelazna	27.721	13.339	+ 107,8%	41.580	— 33,3%
Złom	—	521	— 100,0%	1.015	—100,0%
Żelazo	65	35	+ 85,7%	355	— 81,7%
Nawozy sztuczne	4.834	1.703	+ 183,9%	33.347	— 85,5%
Inne ładunki	10.735	11.792	— 9,0%	20.070	— 46,5%
Razem	43.355	27.390	+ 58,3%	96.367	— 55,0%

Ogólna praca Gdyni w tonnach.

Rodzaj ładunków	1931 r. Marzec 26 dni roboczych	1931 r. Luty 23 dni roboczych	W marcu więcej + lub mniej — w procentach	1930 r. Marzec 26 dni roboczych	W marcu 1931 r. więcej + lub mniej — w procentach w stosunku do marca 1930 r.
Wywóz					
Węgiel	291.246	238.983	— 21,9%	186.697	+ 56,0%
Cukier	8.300	6.423	+ 29,2%	9.117	— 9,0%
Zboże	7.635	3.165	+ 141,2%	—	+ 100,0%
Inne ładunki	8.655	8.080	+ 7,1%	1.480	+ 484,8%
Razem	315.836	256.651	+ 23,1%	197.294	+ 60,1%
Przywóz					
Ruda	1.425	1.740	— 18,1%	1.370	+ 4,0%
Złom	24.594	15.810	+ 55,6%	19.041	+ 29,2%
Ryż	2.940	1.350	+ 117,8%	1.375	+ 113,8%
Nawozy sztuczne	5.640	1.680	+ 235,7%	9.486	— 40,6%
Inne ładunki	2.691	3.125	— 13,9%	1.893	+ 42,2%
Razem	37.290	23.705	+ 57,3%	33.165	+ 12,4%

Ogółem wywóz przez obydwa porty razem zwiększył się w marcu w porównaniu z lutym o 57.899 tonn czyli o 7,4%, a przywóz o 29.550 tonn, czyli o 57,8%. W wywozie zwiększył się głównie wywóz węgla, drzewa, zboża i cukru, a w przywozie rudy i złomu oraz nawozów sztucznych.

Ogólny przywóz i wywóz ładunków do Polski i z Polski przez granicę lądową i przez obydwa porty Gdańsk i Gdynię wyraził się w marcu r. b. jak następuje:

(w wagonach 15 tonnowych):

Rodzaj ładunków:	1931 r. Marzec 26 dni roboczych	1931 r. Luty 23 dni roboczych	W marcu więcej + lub mniej — w procentach	1930 r. Marzec 26 dni roboczych	W marcu 1931 r. więcej + lub mniej — w procentach w stosunku do marca 1930 r.
Wywóz					
Zboże	2.214	2.495	— 11,3%	3.604	— 38,6%
Mąka	860	815	+ 5,5%	100	+ 760,0%
Węgiel	59.179	55.654	+ 6,3%	49.607	+ 19,3%
Drzewo	12.546	9.331	+ 34,5%	18.912	— 33,7%
Bawełna	175	123	+ 42,3%	75	+ 133,3%
Materjały budowlane	1.448	557	+ 160,0%	2.872	— 49,6%
Produkcja przemysłowa	7.447	6.266	+ 18,8%	8.173	— 8,9%
Cukier	655	491	+ 33,4%	1.735	— 62,3%
Pozostała aprowizacja	3.912	2.882	+ 35,7%	5.811	— 32,7%
Inne ładunki	3.987	3.422	+ 16,5%	4.758	— 16,2%
Razem	92.423	82.036	+ 12,7%	95.647	— 3,4%
Przywóz					
Zboże	18	7	+ 157,1%	58	— 69,0%
Mąka	20	45	— 55,6%	13	+ 53,8%
Węgiel	322	284	+ 13,4%	298	+ 8,1%
Drzewo	175	110	+ 59,1%	679	— 74,2%
Bawełna	618	564	+ 9,6%	519	+ 19,1%
Materjały budowlane	792	919	— 13,8%	1.075	— 26,3%
Produkcja przemysłowa	6.266	4.416	+ 41,9%	8.164	— 23,3%
Ruda żelazna	1.656	1.164	+ 42,3%	2.665	— 37,9%
Pozostała aprowizacja	1.943	1.990	— 2,4%	2.330	— 16,6%
Inne ładunki	3.835	3.173	+ 20,9%	5.684	— 32,5%
Razem	15.645	12.672	+ 23,5%	21.485	— 27,2%

Ogółem wywóz zwiększył się o 10.387 wag. (w porównaniu z lutym) czyli o 12,7%, głównie węgla, drzewa, produkcji przemysłowej i aprowizacji. Przywóz zwiększył się o 2.973 wag. (+ 23,5%).

Tabor parowozowy i wagonowy w dniu 1 marca r. b. wynosił:

Parowozów: 5.389, czyli w porównaniu z ilostanem na 1/III 1930 r. (5.328) więcej o 0,13. W naprawie było parowozów 14,56%, czyli mniej, niż w tym samym miesiącu r. ub. (16,42%) o 1,86%).

Wagonów osobowych było 12.030, więcej, niż w roku ubiegłym (10.238) o 17,5%. W naprawie było wagonów osobowych 9,92%, więcej, niż w r. ub. (9,04) o 0,88%.

Wagonów towarowych było 155.522, czyli w stosunku do roku ubiegłego (156.854) mniej prawie o 1%. W naprawie było wagonów towarowych 3.68% czyli mniej niż w roku ubiegłym (4,0%) o 0,32%.

Nowego taboru normalnotorowego dostarczyły fabryki w marcu r. b. ilości następujące:

parowozów osobowych i towarowych	7
wagonów osobowych i pocztowych	19
„ towarowych	350

Na 1 kwietnia było wagonów odstawionych do rezerwy:

krytych	— 21,478
węglarek	— 24.612
platform	— 7.378
Razem	— 53.468 wagonów.

Praca ogólna portów Gdańska i Gdyni przedstawia się w marcu r. b. jak następuje:

Ogólna praca Gdańska w tonnach:

Rodzaj ładunków	1931 r. Marzec 26 dni roboczych	1931 r. Luty 23 dni roboczych	1931 r. W marcu więcej + lub mniej — w procentach	1930 r. Marzec 26 dni roboczych	W marcu 1931 r. więcej + lub mniej — w procentach w stosunku do marca 1930 r.
Wywóz					
Węgiel	398.842	401.351	— 0,6%	360.338	+ 10,7%
Zboże	16.768	22.305	— 24,8%	28.029	— 40,2%
Cukier	1.111	150	+ 640,7%	11.571	— 90,4%
Drzewo	103.998	76.405	+ 36,1%	94.941	+ 9,5%
Cement	2.145	2.203	— 2,6%	4.405	— 51,3%
Żelazo	2.954	3.821	— 22,7%	997	+ 196,3%
Produkty naftowe . . .	4.335	4.303	+ 0,7%	3.179	+ 36,4%
Inne ładunki	17.221	18.122	— 5,0%	17.847	— 3,5%
Razem . . .	547.374	528.660	+ 3,5%	521.307	+ 5,0%
Przywóz					
Ruda żelazna	27.721	13.339	+ 107,8%	41.580	— 33,3%
Złom	—	521	— 100,0%	1.015	—100,0%
Żelazo	65	35	+ 85,7%	355	— 81,7%
Nawozy sztuczne . . .	4.834	1.703	+ 183,9%	33.347	— 85,5%
Inne ładunki	10.735	11.792	— 9,0%	20.070	— 46,5%
Razem . . .	43.355	27.390	+ 58,3%	96.367	— 55,0%

Ogólna praca Gdyni w tonnach.

Rodzaj ładunków	1931 r. Marzec 26 dni roboczych	1931 r. Luty 23 dni roboczych	1931 r. W marcu więcej + lub mniej — w procentach	1930 r. Marzec 26 dni roboczych	W marcu 1931 r. więcej + lub mniej — w procentach w stosunku do marca 1930 r.
Wywóz					
Węgiel	291.246	238.983	— 21,9%	186.697	+ 56,0%
Cukier	8.300	6.423	+ 29,2%	9.117	— 9,0%
Zboże	7.635	3.165	+ 141,2%	—	+ 100,0%
Inne ładunki	8.655	8.080	+ 7,1%	1.480	+ 484,8%
Razem . . .	315.836	256.651	+ 23,1%	197.294	+ 60,1%
Przywóz					
Ruda	1.425	1.740	— 18,1%	1.370	+ 4,0%
Złom	24.594	15.810	+ 55,6%	19.041	+ 29,2%
Ryż	2.940	1.350	+ 117,8%	1.375	+ 113,8%
Nawozy sztuczne . . .	5.640	1.680	+ 235,7%	9.486	— 40,6%
Inne ładunki	2.691	3.125	— 13,9%	1.893	+ 42,2%
Razem . . .	37.290	23.705	+ 57,3%	33.165	+ 12,4%

Ogółem wywóz przez obydwa porty razem zwiększył się w marcu w porównaniu z lutym o 57.899 tonn czyli o 7,4%, a przywóz o 29.550 tonn, czyli o 57,8%. W wywozie zwiększył się głównie wywóz węgla, drewna, zboża i cukru, a w przywozie rudy i złomu oraz nawozów sztucznych.

Ogólny przywóz i wywóz ładunków do Polski i z Polski przez granicę lądową i przez obydwa porty Gdańsk i Gdynię wyraził się w marcu r. b. jak następuje:

(w wagonach 15 tonnowych):

Rodzaj ładunków:	1931 r.			1930 r.	W marcu 1931 r. więcej + lub mniej — w procentach w stosunku do marca 1930 r.
	Marzec 26 dni roboczych	Luty 23 dni roboczych	W marcu więcej + lub mniej — w procentach	Marzec 26 dni roboczych	
Wywóz					
Zboże	2.214	2.495	— 11,3%	3.604	— 38,6%
Mąka	860	815	+ 5,5%	100	+ 760,0%
Węgiel	59.179	55.654	+ 6,3%	49.607	+ 19,3%
Drzewo	12.546	9.331	+ 34,5%	18.912	— 33,7%
Bawełna	175	123	+ 42,3%	75	+ 133,3%
Materjały budowlane	1.448	557	+ 160,0%	2.872	— 49,6%
Produkcja przemysłowa	7.447	6.266	+ 18,8%	8.173	— 8,9%
Cukier	655	491	+ 33,4%	1.735	— 62,3%
Pozostała aprowizacja	3.912	2.882	+ 35,7%	5.811	— 32,7%
Inne ładunki	3.987	3.422	+ 16,5%	4.758	— 16,2%
Razem	92.423	82.036	+ 12,7%	95.647	— 3,4%
Przywóz					
Zboże	18	7	+ 157,1%	58	— 69,0%
Mąka	20	45	— 55,6%	13	+ 53,8%
Węgiel	322	284	+ 13,4%	298	+ 8,1%
Drzewo	175	110	+ 59,1%	679	— 74,2%
Bawełna	618	564	+ 9,6%	519	+ 19,1%
Materjały budowlane	792	919	— 13,8%	1.075	— 26,3%
Produkcja przemysłowa	6.266	4.416	+ 41,9%	8.164	— 23,3%
Ruda żelazna	1.656	1.164	+ 42,3%	2.665	— 37,9%
Pozostała aprowizacja	1.943	1.990	— 2,4%	2.330	— 16,6%
Inne ładunki	3.835	3.173	+ 20,9%	5.684	— 32,5%
Razem	15.645	12.672	+ 23,5%	21.485	— 27,2%

Ogółem wywóz zwiększył się o 10.387 wag. (w porównaniu z lutym) czyli o 12,7%, głównie węgla, drzewa, produkcji przemysłowej i aprowizacji. Przywóz zwiększył się o 2.973 wag. (+ 23,5%).

Tabor parowozowy i wagonowy w dniu 1 marca r. b. wynosił:

Parowozów: 5.389, czyli w porównaniu z ilostanem na 1/III 1930 r. (5.328) więcej o 0,13. W naprawie było parowozów 14,56%, czyli mniej, niż w tym samym miesiącu r. ub. (16,42%) o 1,86%).

Wagonów osobowych było 12.030, więcej, niż w roku ubiegłym (10.238) o 17,5%. W naprawie było wagonów osobowych 9,92%, więcej, niż w r. ub. (9,04) o 0,88%.

Wagonów towarowych było 155.522, czyli w stosunku do roku ubiegłego (156.854) mniej prawie o 1%. W naprawie było wagonów towarowych 3.68% czyli mniej niż w roku ubiegłym (4,0%) o 0,32%.

Nowego taboru normalnotorowego dostarczyły fabryki w marcu r. b. ilości następujące:

parowozów osobowych i towarowych	7
wagonów osobowych i pocztowych	19
" towarowych	350

Na 1 kwietnia było wagonów odstawionych do rezerwy:

krytych	— 21,478
węglarek	— 24.612
platform	— 7.378
Razem	— 53.468 wagonów.

Praca ogólna portów Gdańska i Gdyni przedstawia się w marcu r. b. jak następuje:

Ogólna praca Gdańska w tonnach:

Rodzaj ładunków	1931 r. Marzec 26 dni roboczych	1931 r. Luty 23 dni roboczych	1931 r. W marcu więcej + lub mniej — w procentach	1930 r. Marzec 26 dni roboczych	W marcu 1931 r. więcej + lub mniej — w procentach w stosunku do marca 1930 r.
Wywóz					
Węgiel	398.842	401.351	— 0,6%	360.338	+ 10,7%
Zboże	16.768	22.305	— 24,8%	28.029	— 40,2%
Cukier	1.111	150	+ 640,7%	11.571	— 90,4%
Drzewo	103.998	76.405	+ 36,1%	94.941	+ 9,5%
Cement	2.145	2.203	— 2,6%	4.405	— 51,3%
Żelazo	2.954	3.821	— 22,7%	997	+ 196,3%
Produkty naftowe	4.335	4.303	+ 0,7%	3.179	+ 36,4%
Inne ładunki	17.221	18.122	— 5,0%	17.847	— 3,5%
Razem	547.374	528.660	+ 3,5%	521.307	+ 5,0%
Przywóz					
Ruda żelazna	27.721	13.339	+ 107,8%	41.580	— 33,3%
Złom	—	521	— 100,0%	1.015	—100,0%
Żelazo	65	35	+ 85,7%	355	— 81,7%
Nawozy sztuczne	4.834	1.703	+ 183,9%	33.347	— 85,5%
Inne ładunki	10.735	11.792	— 9,0%	20.070	— 46,5%
Razem	43.355	27.390	+ 58,3%	96.367	— 55,0%

Ogólna praca Gdyni w tonnach.

Rodzaj ładunków	1931 r. Marzec 26 dni roboczych	1931 r. Luty 23 dni roboczych	1931 r. W marcu więcej + lub mniej — w procentach	1930 r. Marzec 26 dni roboczych	W marcu 1931 r. więcej + lub mniej — w procentach w stosunku do marca 1930 r.
Wywóz					
Węgiel	291.246	238.983	— 21,9%	186.697	+ 56,0%
Cukier	8.300	6.423	+ 29,2%	9.117	— 9,0%
Zboże	7.635	3.165	+ 141,2%	—	+ 100,0%
Inne ładunki	8.655	8.080	+ 7,1%	1.480	+ 484,8%
Razem	315.836	256.651	+ 23,1%	197.294	+ 60,1%
Przywóz					
Ruda	1.425	1.740	— 18,1%	1.370	+ 4,0%
Złom	24.594	15.810	+ 55,6%	19.041	+ 29,2%
Ryż	2.940	1.350	+ 117,8%	1.375	+ 113,8%
Nawozy sztuczne	5.640	1.680	+ 235,7%	9.486	— 40,6%
Inne ładunki	2.691	3.125	— 13,9%	1.893	+ 42,2%
Razem	37.290	23.705	+ 57,3%	33.165	+ 12,4%

Ogółem wywóz przez obydwa porty razem zwiększył się w marcu w porównaniu z lutym o 57.899 tonn czyli o 7,4%, a przywóz o 29.550 tonn, czyli o 57,8%. W wywozie zwiększył się głównie wywóz węgla, drzewa, zboża i cukru, a w przywozie rudy i złomu oraz nawozów sztucznych.

Ogólny przywóz i wywóz ładunków do Polski i z Polski przez granicę lądową i przez obydwa porty Gdańsk i Gdynię wyraził się w marcu r. b. jak następuje:

(w wagonach 15 tonnowych):

Rodzaj ładunków:	1931 r. Marzec 26 dni roboczych	1931 r. Luty 23 dni roboczych	W marcu więcej + lub mniej — w procentach	1930 r. Marzec 26 dni roboczych	W marcu 1931 r. więcej + lub mniej — w procentach w stosunku do marca 1930 r.
Wywóz					
Zboże	2.214	2.495	— 11,3%	3.604	— 38,6%
Mąka	860	815	+ 5,5%	100	+ 760,0%
Węgiel	59.179	55.654	+ 6,3%	49.607	+ 19,3%
Drzewo	12.546	9.331	+ 34,5%	18.912	— 33,7%
Bawełna	175	123	+ 42,3%	75	+ 133,3%
Materjały budowlane	1.448	557	+160,0%	2.872	— 49,6%
Produkcja przemysłowa	7.447	6.266	+ 18,8%	8.173	— 8,9%
Cukier	655	491	+ 33,4%	1.735	— 62,3%
Pozostała aprowizacja	3.912	2.882	+ 35,7%	5.811	— 32,7%
Inne ładunki	3.987	3.422	+ 16,5%	4.758	— 16,2%
Razem	92.423	82.036	+ 12,7%	95.647	— 3,4%
Przywóz					
Zboże	18	7	+157,1%	58	— 69,0%
Mąka	20	45	— 55,6%	13	+ 53,8%
Węgiel	322	284	+ 13,4%	298	+ 8,1%
Drzewo	175	110	+ 59,1%	679	— 74,2%
Bawełna	618	564	+ 9,6%	519	+ 19,1%
Materjały budowlane	792	919	— 13,8%	1.075	— 26,3%
Produkcja przemysłowa	6.266	4.416	+ 41,9%	8.164	— 23,3%
Ruda żelazna	1.656	1.164	+ 42,3%	2.665	— 37,9%
Pozostała aprowizacja	1.943	1.990	— 2,4%	2.330	— 16,6%
Inne ładunki	3.835	3.173	+ 20,9%	5.684	— 32,5%
Razem	15.645	12.672	+ 23,5%	21.485	— 27,2%

Ogółem wywóz zwiększył się o 10.387 wag. (w porównaniu z lutym) czyli o 12,7%, głównie węgla, drzewa, produkcji przemysłowej i aprowizacji. Przywóz zwiększył się o 2.973 wag. (+ 23,5%).

Tabor parowozowy i wagonowy w dniu 1 marca r. b. wynosił:

Parowozów: 5.389, czyli w porównaniu z ilostanem na 1/III 1930 r. (5.328) więcej o 0,13. W naprawie było parowozów 14,56%, czyli mniej, niż w tym samym miesiącu r. ub. (16,42%) o 1,86%).

Wagonów osobowych było 12.030, więcej, niż w roku ubiegłym (10.238) o 17,5%. W naprawie było wagonów osobowych 9,92%, więcej, niż w r. ub. (9,04) o 0,88%.

Wagonów towarowych było 155.522, czyli w stosunku do roku ubiegłego (156.854) mniej prawie o 1%. W naprawie było wagonów towarowych 3.68% czyli mniej niż w roku ubiegłym (4,0%) o 0,32%.

Nowego taboru normalnotorowego dostarczyły fabryki w marcu r. b. ilości następujące:

parowozów osobowych i towarowych	7
wagonów osobowych i pocztowych	19
„ towarowych . . .	350

Na 1 kwietnia było wagonów odstawionych do rezerwy:

krytych	— 21,478
węglarek	— 24.612
platform	— 7.378
Razem	— 53.468 wagonów.

Z powodu zasp śnieżnych w D. O. K. P. Wilno i Gdańsk wstrzymany był na okres od 13 do 16/III ogólny ruch pociągów na niektórych odcinkach drugorzędnego znaczenia oraz na niektórych kolejkach wąskotorowych w D. O. K. P. Warszawa i Wilno.

Przebieg pociągów w marcu r. b. wynosił:

w ruchu osobowym	5.588.759	poc. klm.
„ towarowym	3.861.653	„ „
Razem	9.450.412	poc. klm.

W porównaniu z lutym r. b. (8.453.878) ogólny przebieg pociągów w marcu wzrósł o 11,9%, w porównaniu zaś z marcem r. ub. (9.461.182) zmniejszył się o 0,1%.

Z działalności taryfowo-handlowej Ministerstwa Komunikacji za miesiąc marzec r. b. należy zaznaczyć:

W dniu 1 marca weszły w życie: Dodoatki III do części 1, II — 1 i II — 2, oraz Dodatek II do części II — 3 Taryfy Towarowej wewnętrznej dla linij normalnotorowych. Do najważniejszych zmian należy zaliczyć deklasyfikację cynku, zmiany taryf dla artykułów rybnych, koszykarskich, farb i papieru w tranzycie. Poszczególne zmiany ogłoszono dodatkowo w Dzienniku Taryf i Zarządzeń Kolejowych Nr. 7/31 z dnia 28/II r. b.

W dniu 1.III r. b. wydano Dodatek 5 do Części III taryfy towarowej niemiecko-rosyjskiej, zawierający uzupełnienie i zmiany klasyfikacji.

W zakresie taryf osobowych, bagażowych i ekspresowych z kolejami zagranicznemi należy wymienić; wejście w życie dodatku II do Zeszytu II taryfy niemiecko-rumuńskiej, dodatek IX do taryfy niemiecko - polskiej i dodatek I do zeszytu I i II taryfy polsko - włoskiej.

Wpływy Polskich Kolei Państwowych w marcu r. b. wynosiły:

a) z przewozu podróżnych	—	22.345.347 zł.
b) „ bagażu i przesyłek ekspresowych.	—	1.255.425 „
c) z przewozu towarów	—	72.425.404 „
d) uboczne	—	1.646.380 „
Razem	—	97.672.556 zł.

W porównaniu z lutym r. b. (84.627.151 zł.) wpływy zwiększyły się o 15.4%, w porównaniu zaś z marcem r. ub. (99.929.196 zł.) zmniejszyły się o 2,3%.

WYDAWNICTWO MINISTERSTWA KOMUNIKACJI.

Drukarnia Państwowa. Nr. 55896. 22.V.31. 8.000.